

2020-06-26 uppdaterat förslag till Botniska korridorens styrgrupp

Botniska korridorens synpunkter i revideringen av förordning (EU) nr 1315/2013 om Europeiska unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätverket, TEN-T

Bakom samarbetet Botniska korridoren står regionerna Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland, Jämtland Härjedalen, Gävleborg, Dalarna och Örebro län.

Med anledning av den pågående revideringen av förordningen om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T) önskar samarbetet Botniska korridoren lämna följande synpunkter.

Botniska korridoren anser att

- att den gröna given utgör ett viktigt ramverk för grön omställning och de massiva investeringar som krävs för ekonomisk återhämtning i Europa ska vara gröna och hållbara samt gynna en konkurrenskraftig inre marknad.
- EU:s stomnät behöver få en starkare sammankoppling med det övergripande transportnätet.
- det bör vara ett synkroniserat genomförande och en geografisk anpassning av de europeiska godskorridorerna och stomnätsskorridorerna.
- det övergripande transportnätverket i norra Sverige behöver kompletteras med viktiga stråk, terminaler och hamnar.
- det är viktigt att fortsätta utveckla elektrifiering av flygsektorn som en del av TEN-T.
- TEN-T-systemet behöver en utvecklad EU-modell som skapar snabbare nytta för de som väljer att gå före i teknikutvecklingen.
- det krävs tydligare återrapportering och uppföljning av TEN T-förordningen, för att säkerställa att regelverket efterföljs i praktiken.

Den europeiska gröna given och arbetet post covid-19

Botniska korridoren välkomnar EU:s nya tillväxtstrategi, den europeiska gröna given, som ska se till att klimataspekterna genomsyrar all EU-politik framöver i strävan mot ett klimatneutralt Europa år 2050. Europeisk transportpolitik står inför stora utmaningar och den gröna given kan spela en viktig roll för att hantera dessa. Investeringsbehoven inom det europeiska transportnätverket är stora samtidigt som de ordinära budgetarna är begränsade, med en ytterligare utmaning genom de ekonomiska konsekvenser som följer av covid-19-krisen. Samtidigt är transporterna fortsatt avgörande för att EU:s inre marknad ska fungera, vilket visats tydligt under den rådande folkhälsokrisen där stängda gränser skapat mångdubblade leveranstider. Med den inställda flygtrafiken är norra Sverige särskilt drabbat då järnvägs- och vägnäten inte är lika utbyggda och väl underhållna som i södra Sverige och i stora delar av Europa.

Genom sina rika naturresurser har norra Sverige stora möjligheter att bidra till den gröna omställningen. Många insatser pågår redan, inte minst bland de energiintensiva industrierna, vilket underlättas av en stor tillgång på förnybara energikällor såsom vindkraft, vattenkraft och bioenergi. Norra Sverige är även en av Europas skogrikaste och tillgången till biomassa utifrån rest- och sidoströmmar inom skogsindustrin är mycket god, vilket ger unika förutsättningar för produktion av biodrivmedel som är oumbärliga i övergången till ett hållbart energisystem.

I norra Sverige driver de traditionella näringarna på klimatomställningen genom att testa och sätta i produktion, såsom fossilfri stålframställning och automatiserade gruvor. Samtidigt växer nya näringar fram såsom serverhallar, rymdteknik, AI, digital vård och Europas första och största batterifabrik Northvolt.

För en effektiv grön samhällsomställning krävs fungerande transporter, både för gods och passagerare. Att transportsektorn står för en fjärdedel av EU:s utsläpp av växthusgaser gör att en omställning av transportsektorn är avgörande för att uppnå klimatneutralitet. Genom fortsatt utbyggnad av järnvägsstrukturen i TEN-T kan en betydande del av vägtransporterna - som står för 71,7 % av växthusgasutsläppen från transportsektorn i EU - flyttas över till järnväg och sjöfart, vilket skulle minska utsläppen radikalt.

Efter pandemin krävs stora insatser för att få fart på den europeiska ekonomin där en kraftfull utbyggnad av ett klimatsmart transportsystem bör få sin givna roll. Basindustrin i norra Europa är central i arbetet med att sänka koldioxidutsläppen. Idag försvåras deras hållbarhetsarbete av den bristande infrastrukturen. Botniska korridoren vill här understryker vikten av att de massiva investeringar som krävs för ekonomisk återhämtning i Europa ska vara gröna och hållbara samt gynna en konkurrenskraftig inre marknad. Ett utbyggt hållbart och klimatvänligt transportsystem i norra Sverige skulle gynna både Sverige och EU och säkra godstransporter och personresor både till vardags och i framtida kriser.

- **Botniska korridoren anser att den gröna given utgör ett viktigt ramverk för grön omställning och de massiva investeringar som krävs för ekonomisk återhämtning i Europa ska vara gröna och hållbara samt gynna en konkurrenskraftig inre marknad.**

Starkare kopplingar mellan stomnätet och det övergripande transportnätet

EU:s transportpolitik har förutsättningar att bidra till övergången till ett klimatsmart samhälle och en stark ekonomi. Det är mycket viktigt att ha en transportinfrastrukturpolitik på EU-nivå i syfte att uppnå de gemensamt uppsatta målen. TEN-T bör främst inriktas på gränsöverskridande transportinfrastruktur som är effektivt sammankopplat med det övergripande transportnätet. Vidare krävs det avlägsnande av hinder, främjande av innovativa transportlösningar, främjande av multimodala transportkedjor samt en utfasning av fossila bränslen.

- **Botniska korridoren anser att EU:s stomnät behöver få en starkare sammankoppling med det övergripande transportnätet.**

Botniska korridoren om TEN-T och geografiska anpassningar

Botniska korridoren är en viktig gränsöverskridande korridor i det europeiska stomnätet som förstärker kopplingen mellan det råvarurika norra Sverige, Norge och Finland med övriga Europa. En väl fungerande och sammanhållen infrastruktur och transportlogistik är en kritisk framgångsfaktor. Väg- och järnvägsförbindelser, tillsammans med sjöfarten och flygförbindelserna, är avgörande för näringslivet och den allt viktigare turistnäringen. För att uppfylla regionala, nationella och europeiska mål för klimatet och för tillväxt och sysselsättning krävs konkurrenskraftiga transportlösningar som bygger på långsiktig hållbarhet.

Botniska korridoren välkomnar den planerade förlängningen av stomnätskorridorerna Skandinavien-Medelhavet och Nordsjön-Östersjön norrut inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa och möjligheten att tillsammans med andra regioner och länder bidra till genomförandet av den europeiska transportpolitiken. Det bör ske ett synkroniserat genomförande och en geografisk anpassning av de europeiska godskorridorerna och stomnätskorridorerna för att uppnå bästa möjliga

koordinering av godstransporter på järnvägen. Vikten av en sammanhållen godskorridor har ett tydligt stöd hos berört näringsliv i norra Sverige.

- **Botniska korridoren anser att det bör vara ett synkroniserat genomförande och en geografisk anpassning av de europeiska godskorridorerna och stomnätsskorridorerna.**

Ett utvecklat övergripande transportnät

Det övergripande nätet ska säkra tillgänglighet till EU:s inre marknad för alla regioner, men i norra Sverige ligger idag flera viktiga länkar och stråk utanför TEN-T-nätverket. Detta gäller järnvägen från Bergslagsbanan väster om Väneren, järnvägen mellan Hällnäs till Storuman samt Europaväg 16 mellan Gävle och Oslo. Dessa bör inkluderas i det övergripande nätet i den reviderade förordningen. Även Inlandsbanan Mora-Gällivare behöver inkluderas även om den inte beräknas uppnå full TEN-T-standard till 2050. Den är värdefull att beakta i detta arbete utifrån potential om att uppnå en ökad redundans i järnvägssystemet samt att den kan fylla en roll inom ambitionerna kring militär mobilitet. Dessa optimeringar av TEN-T-förordningen bidrar till större europeiska mervärden.

Ska en överflyttning ske från väg till järnväg och sjö, samtidigt som elektrifierade fordon ska mata transporter till de större stråken, krävs fler terminaler utspridda längs hela TEN-T nätet. När avstånden mellan terminaler överskrider 70-100 kilometer blir transporterna billigare om de fortsätter som vägtransport. Men för att kostnaden för omlastning inte ska bli för stor måste terminalhantering, transportupplägg och omlastning effektiviseras och digitaliseras likväl på större terminaler på stomnätet som i det övergripande nätet. Ett tätare system med omlastningsnoder är en förutsättning för utvecklingen av nya transportupplägg och tjänster. Samma utmaning gäller hamnar. I norra Sverige ligger de flesta industrier utspridda längs kusten. Avstånden dem emellan innebär att de inte kan använda sig av samma hamn utan mer ofta av mindre och mellanstora hamnar som till största del inte konkurrerar utan kompletterar varandra. På samma sätt som ett tätare nätverk av väg-järnvägsterminaler kan möjliggöra utvecklingen av nya tjänster som leder till ökad transporteffektivitet och minimerade utsläpp leder även en inkluderande av de mindre och mellanstora hamnarna arbetet med TEN-T att ställa om transportsystemet till ett effektivare och hållbart system. Detta kan även skapa ytterligare möjligheter för järnvägstransporter i öst-västlig riktning, men då krävs utökad samordning och driftskompatibilitet mellan sjö- och landtransporter. Exempelvis kommer en innovativ miljövänlig färja gå trafikera Vasa och Umeå från och med våren 2021, som sedan behöver kompletteras med utbyggda hamnar, omlastningskapacitet och stråk i både Sverige och Finland för att nå full effekt.

För ett effektivt samspel mellan olika transportslag behöver det övergripande nätet, utifrån den reella transportfunktionaliteten, kompletteras med terminaler och hamnar som idag inte är TEN-T-klassificerade. Investeringar i dessa hamnar och terminaler skulle påskynda överflyttningen av gods till miljövänliga transportslag, vilket ligger i linje med de ambitiösa klimatmålen inom ramen för den gröna given. För att uppnå bästa funktionalitet är det lämpligt med en terminal och hamn var 6–7 mil. De hamnar som då behöver inkluderas i arbetet är hamnar i eller i anslutning till städerna Hudiksvall, Härnösand, Kalix, Piteå, Skellefteå, Söderhamn och Örnsköldsvik. Och de väg-järnvägsterminaler som behöver inkluderas på motsvarande sätt är Borlänge, Gävle, Haparanda, Luleå, Skellefteå, Storuman, Sundsvall, Ånge, Umeå, Örnsköldsvik och Östersund. Även Haparanda behöver pekas ut som terminal sett till att den utgör en förutsättning för gränsöverskridande transporter.

- **Botniska korridoren anser att det övergripande transportnätverket i norra Sverige behöver kompletteras med viktiga stråk, terminaler och hamnar.**

Det är viktigt att fortsätta utveckla elektrifiering av flygsektorn. I norra Sverige pågår ett antal projekt med syfte att minska flygsektorns miljö- och klimatpåverkan, med ett särskilt fokus på eldrivet flyg för korta distanser, något som kan få stor betydelse för inom regionala och gränsöverskridande förbindelser. Erfarenheterna från dessa projekt kan vara till nytta för den Europeiska unionen som helhet.

- **Botniska korridoren anser att det är viktigt att fortsätta utveckla elektrifiering av flygsektorn som en del av TEN-T.**

Teknikutveckling via digitaliseringen - automatiserad och uppkopplad multimodal mobilitet

Norra Sverige, Norge och Finland är av OECD utsedda som ledande inom innovation. Där utvecklas den senaste tekniken för allt från gruvsdrift, stålproduktion och råvaruanvändning till besöksnäring, Artificiell Intelligens och rymdteknik. På grund av de stora avstånden till marknaderna och våra särskilda förutsättningar är digitalisering en naturlig del av vårt dagliga arbete. Till exempel använder gruvföretaget Boliden i Aitikgruvan redan idag med självkörande uppkopplade fordon och styrning av hela gruvan via mobiltelefonen.

I normalfallet är det slutkund eller brukaravgifter med visst riskstöd som finansierar utveckling av tjänster och ny teknik. Även om infrastrukturen i norra Sverige hanterar Europas tyngsta tåg - malmtåg med största tillåtna axellast på 32,5 ton - och Sveriges första ERTMS-banor i drift - sker inte samma omställning och teknikutveckling av fordon. En av anledningarna är att digitalisering i normalfallet finansieras av brukarna. När det gäller ny teknik för fordon faller inte nyttan ut samtidigt som kostnaden. I kombination med att det i norra Sverige är färre aktörer som ska dela på utvecklingskostnader innebär att kostnaden att gå före i teknikutveckling blir för stor, jämfört med att använda det billigaste tillgängliga alternativet.

Genom en modell som ger en ekonomisk nytta till den som väljer att gå före i teknikutveckling genom att delta i, utveckling, pilotprojekt eller investera i ny teknik kan digitaliseringen av transportsektor ske i en snabbare takt och i hela TEN-T systemet. Modellen kan exempelvis handla om undantag i statsstödsregler för att möjliggöra statligt stöd till en begränsad grupp, finansieringsmodeller där medlemsstaterna och EU står för de initiala kostnaderna mot att användare börjar betala när nyttan faller ut. Det sistnämnda har använts i Nederländerna för att finansiera implementeringen av ERTMS där de som uppgraderar fordon för ERTMS börjar betala först när systemet är fullt utbyggt. Motsatsen är införandet i Sverige där infrastrukturägaren valt ut ett antal sträckor på ordinarie järnvägsnät som testbanor. De aktörer som använder banan tvingas då löpande installera nya versioner av ERTMS, 15-20 år innan hela systemet byggts ut och nyttorna uppstår för brukaren.

En liknande modell bör även kunna användas för effektivare omlastning och stadsnära logistik. Även EU-övergripande samordning och projekt där små och medelstora företag och aktörer kan delta med idéer, praktiska tester och med erfarenhetsutbyte kan inkluderas i arbetet. Allt detta skulle kunna samordnas som ett särskilt uppdrag inom korridorarbetet eller som horisontell prioritet likt dagens ERTMS och Motorways of the Sea.

- **Botniska korridoren anser att TEN-T-systemet behöver en utvecklad EU-modell som skapar snabbare nytta eller en bättre fördelning av kostnader för de som väljer att gå före i teknikutvecklingen.**

Uppföljning av TEN T-förordningen och tydligare återrapportering

För att länka samman Europas transportnätverk är det avgörande att TEN-T-förordningen efterlevs av medlemsstaterna. Botniska korridoren efterfrågar tydligare krav, återrapportering och uppföljning av förordningen, för att säkerställa att regelverket efterföljs i praktiken.

- Botniska korridoren anser att det krävs tydligare återrapportering och uppföljning av TEN T-förordningen, för att säkerställa att regelverket efterföljs i praktiken.